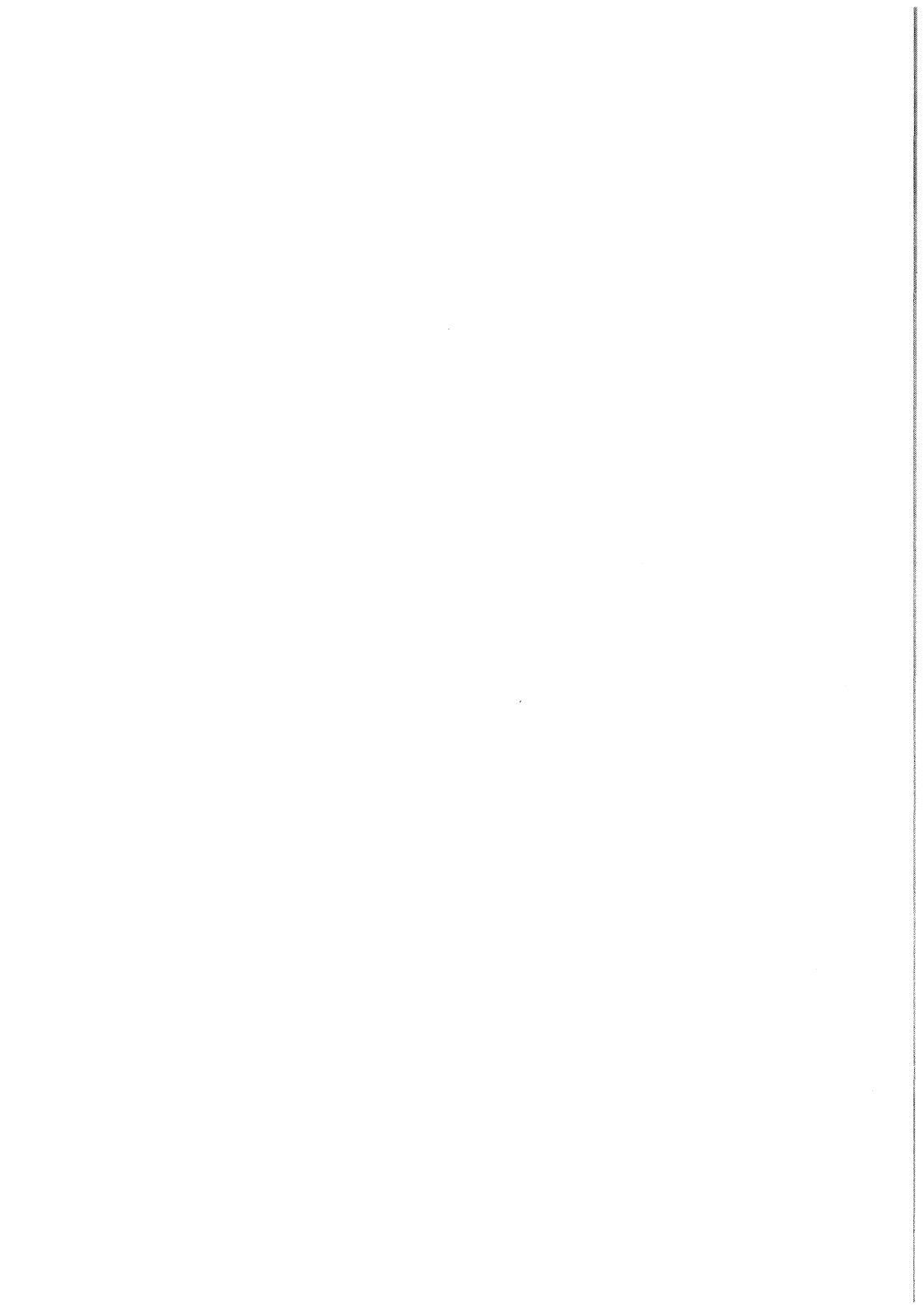




Luis Suárez Fernández

**CASTILLA Y EL ATLÁNTICO
EN LA SEGUNDA MITAD DEL S. XVI**

24 de Abril de 1996



Vamos a tratar de dar un salto en el tiempo, remontándonos a una época que parece guardar poca relación con la nuestra aunque no es así. Me atrevo a decir que si he escogido precisamente ese tema, que nos obliga a remontarnos a 1340, aquí en Ferrol y en un Centro de la Armada española es porque en esa fecha comenzó todo y no en 1492 que se nos aparece más bien como término de llegada y resultado del esfuerzo. En los años centrales del siglo XIV se inicia la ruptura del horizonte geográfico. Por entonces estaban de vuelta los primeros viajeros que fueran capaces de establecer contacto con los mongoles. De ellos vino la noticia de que existía un obispo católico en Pekín y de que franciscanos como Juan del Monte Corvino o Piano Carpino eran capaces de dialogar acerca de Dios con aquellas gentes. Y se conocía «El Milione» de Marco Polo, un millón de maravillas, ciertamente, pero que parecían cerradas porque ni el camino de tierra que ellos siguieran ni el del mar, parecían practicables.

La segunda oleada de expansión turca, la de los otomanos, y la conversión de los mongoles al Islam, como Timur Lenk, habían cerrado el camino de tierra. Un embajador podía llegar a Samarcanda pero no una partida de comerciantes. Y, en el mar, Bojador parecía entonces un cabo infranqueable. Los marinos de entonces desconocían el régimen de vientos y la corriente del Golfo; no sabían sino que quien cruzaba el umbral de ese

cabo no regresaba. Muchos lo intentaron hasta que en 1432 un desesperado navegante portugués, Gil Eanes, al comprobar que los vientos no le permitían poner rumbo al norte a la vista de la costa, salió a mar abierto, rumbo al Oeste y pudo regresar a Lisboa al amparo de la corriente del Golfo.

Pesaban las motivaciones económicas en ese esfuerzo de romper el mar y sus caminos. Todo el oro que Europa estaba recibiendo y que explica que la dobla castellana pueda erigirse en divisa europea, se obtenía en los aduares de la costa de África: llegaba allí, desde lugares muy lejanos —las minas del Rey Salomón— a través de las rutas caravaneras del Sahara que Ca da Mosto llamó «camino mudo». Llega a la Mina de Oro, al litoral del oro, ese es el gran desafío que se presenta. Había también otros dos impulsos, el de buscar caminos para la expansión de la fe y esa aventura que atrae a todo hombre que mezcla los dos olores de los puertos, el salitre y la brea. A esto nadie resiste.

A partir de 1340 se desarrolla, gracias a los genoveses, la arquitectura naval y Europa comienza a superar los grandes temores que el Océano le inspirara. Lo primero que descubre es que al Occidente de la Península existe una cadena de islas: Azores, Madeira, Canarias, Cabo Verde —así las llamamos hoy—, habitadas y que encierran un recinto, una especie de mar interior que los historiadores portugueses recomiendan considerar como un «mediterráneo atlántico». Adelantémonos a decir que sin las bases de aguada y reparo que esas islas ofrecieron, no hubiera sido posible alcanzar América.

Los habitantes de esas islas no se acomodaban a ninguno de los modelos conocidos. Eran, simplemente paganos o, para decirlo de otro modo, vivían en estado de naturaleza. Por consiguiente, materia idónea para una evangelización. Por estas mismas fechas Castilla, ayudada decisivamente por genoveses, logra la apertura del Estrecho de Gibraltar que significa la inauguración de una ruta, o camino mercantil marítimo, desde Italia a Flandes o Inglaterra que resulta más barato que el terrestre hasta entonces seguido. Estamos en presencia de un cambio de mentalidad en que la tierra empieza a ser dominada por el mar. Este es el futuro, aquélla el pasado.

Hasta una fecha que podemos fijar arbitrariamente en torno al año 1350 los castellanos se limitaban a ser discípulos de los genoveses. Sólo

entonces se invierten los términos y las flotas comienzan a ser mandadas por españoles. Es un fenómeno que con leves diferencias de tiempo se percibe en Portugal, Castilla y la Corona de Aragón. La diferencia entre los dos mares, Mediterráneo y Atlántico, había dado origen al predominio de dos tipos de embarcación: la galera plana movida por remos, en el primer caso y la pesada *kogge* hanseática de amplio velamen en el segundo. La galera proporciona velocidad y fuerza, se adapta bien a las necesidades de la guerra, pero difícilmente puede enfrentarse con las olas; la carga, pese a las adaptaciones –pronto construyen los genoveses esa especie de monstruo que llaman la carraca– resulta escasa. La *kogge*, que dará origen a la coca vizcaína, es barco de carga, pero lento, y no sirve en mares donde se produce la calma. De la *kogge* saldrá después la nao.

Fueron los portugueses quienes lanzaron al mar un barco de excepcionales condiciones marineras: la carabela. Muy ligera, puede superar las grandes olas del Atlántico porque no choca con ellas; simplemente flota por encima. Recomendaron a Colón los experimentados marinos de Huelva que no llevara a su viaje más que carabelas. Pero él contrató la nao de Juan de la Cosa porque ésta, provista de castillo, permitía disponer de una cámara adecuada al almirante. En la carabela todos duermen bajo sollado. La nao no regresó del viaje; las carabelas, sí.

Fueron los astilleros andaluces los que fabricaron nuevas galeras, no planas, sino dotadas de bordes altos, adecuadas para la acción militar. Con ellas ganaron los castellanos la batalla de La Rochela que iba a permitirles ejercer el dominio del Golfo de Vizcaya desde 1372 hasta el desastre de la Invencible en 1588. La Monarquía castellana, luego española, se encontraría, merced a estos avances técnicos en condiciones de aprovechar cumplidamente las dos ventanas abiertas al Océano, la del norte que conduce a Inglaterra y al Canal de la Mancha, y la del Sur que se abre hacia África y más tarde América.

Desde el primer momento se consideró a las Islas Canarias como una especie de plataforma fundamental, no para la expansión sino para las aguadas. Las islas mayores no se conquistan y organizan como provincias hasta fines del siglo XV. Sin embargo ya en 1351 se erige el primer obispado, de Telde, cuando aún los guanches gozan de independencia. La Cristiandad europea se había enfrentado con un problema al que era preciso

responder: los habitantes de las islas, ¿eran seres humanos? En caso afirmativo, ¿se debía aplicar en ellos los frutos de la Redención? El Papa Clemente VI tomó entonces dos decisiones que estaban llamadas a producir hondas repercusiones. La primera reconocer en los moradores de las islas recién descubiertas seres humanos y, por tanto, receptores de los efectos de la Redención de Cristo y dotados del derecho a la vida, a sus bienes y a la libertad personal. La segunda prohibir que nadie pudiera reducirles a esclavitud. Esta última disposición no alcanzaba a los esclavos negros que muy pronto iban a ser comprados en las costas de África, ya que se trataba de una mercancía cuya adquisición se hacía precisamente bajo esta condición. Pontífices posteriores buscaron medios para paliar este daño otorgando indulgencia plenaria a quien, sacrificando sus bienes materiales, liberara a los esclavos. Raro será el testamento en que no figure la cláusula de liberación en el caso de los propietarios. El principio se aplicaría en América, con doble efecto: al no poder implantarse la esclavitud se exportaron numerosos negros obtenidos en África como consecuencia de las guerras bantúes.

De esta primera constatación nacería después el principio doctrinal que conduciría a los juristas que denominamos como Escuela de Salamanca, a formular el «derecho de gentes». Es decir, que todo ser humano, por el hecho de ser una criatura a quien Dios ha dado el ser, con independencia de que sea o no cristiano, se encuentra asistido de ciertos derechos que son naturales porque responden precisamente a esa naturaleza que Dios le ha otorgado. Esencialmente esos tres arriba mencionados. Esta es la plataforma sobre las que se levantan las Leyes de Indias. Constituye una dimensión esencial del ser americano. No debe olvidarse que el P. Las Casas no es un rebelde contra el orden establecido sino un consejero vehemente, a quien se escucha: se le promoverá obispo de Chiapas.

El mar no es solamente un instrumento para la navegación sino un creador de mentalidades y este fue el efecto principal. Pero no debe descuidarse otro, económico, al descubrirse la extraordinaria rentabilidad de esa ruta que conducía las mercancías orientales a los puertos del Canal de la Mancha. Precedió en su desarrollo a la que la HANSA estableciera en el Báltico y mar del Norte —camino de pieles, ámbas y arenques— y tuvo esenciales puntos de apoyo en Valencia, Málaga, Sevilla, Lisboa y La Coruña

desde donde se podía dar el salto, aunque muy pronto este último puerto sería sobrepasado por Laredo a causa de la guerra anglo-castellana.

Baste decir que cuando Europa está llegando a los últimos extremos de la gran recesión económica, aquella que conduce a las epidemias y a la mortandad que significó un descenso vertical en la población del Viejo Continente, esa ruta del Golfo de Vizcaya se mostró como un resorte capaz de conseguir la recuperación. Puso en juego para ello tres importantes resortes: manufacturas que venían del norte, fundamentalmente tejidos y objetos metálicos, materias primas que el centro aportaba, lana, hierro, miel, cueros y vino, y el oro africano que canalizaban los banqueros italianos establecidos en Sevilla y Lisboa. Intercambiando los productos, la Península absorbía oro. Jacques Heers, que estudió profundamente el tema, afirma que el 90% del oro que entonces entraba en Europa lo hacía por el camino de Sevilla. Gracias a él, y a otras circunstancias, Castilla pudo vencer la depresión.

Brujas era el término de llegada de la ruta y la gran plaza de comercio para los intercambios entre el norte y el sur. Aquí llegó a constituirse una universidad de mercaderes, corporación privilegiada, que recibió el nombre de «nación española» aunque eran vizcaínos y burgaleses los que principalmente la constituían. Aquí funcionó, durante siglos, un sistema que determinaba los precios, para ciertos productos sustanciales, influyendo con ellos en toda Europa. Para defensa y control de la comunicación con Flandes tuvo Castilla que desarrollar su marina de guerra. Ello nos obliga a hacer referencia a algunos acontecimientos.

Puede decirse que todo comenzó con la creación de la Hermandad de la marisma que agrupaba a los puertos del Cantábrico asegurando la responsabilidad de sus miembros en los compromisos que adquirieran en el mundo exterior. Alfonso XI, antes de la mitad del siglo XIV, negoció con el conde de Flandes y también con los británicos, consiguiendo para sus barcos privilegios tan importantes como el de la prioridad en la descarga de sus mercancías. Era el momento en que se iniciaba la pugna entre Francia e Inglaterra por el dominio del Canal de la Mancha en sus dos orillas. El monarca castellano procuró mantener su neutralidad negociando con ambas partes, pero después de su muerte los regentes de Pedro I parecieron inclinarse del lado de Francia y los británicos decidieron adelantarse dan-

do un golpe, en plena paz, en 1350, frente a Winchelsea, apoderándose de la flota que regresaba de Flandes, rica con sus ventas. Inmediatamente Eduardo III ofreció una paz con condiciones: los barcos castellanos tendrían que proveerse de licencia británica para navegar por aquellas aguas. Pedro I aceptó la situación, firmó un acuerdo con Londres y se alineó con ella en la guerra general. Las condiciones impuestas por los ingleses fueron aceptadas.

A pesar de tales condiciones, que significaba una merma en la libertad de movimientos para los españoles, no hubo protestas. Los marinos veían crecer cada año sus ingresos. Flandes no ponía obstáculos a su comercio, y el permiso no afectaba para nada a las relaciones con sus condes, Luis de Nevers y Luis van Male que siguieron incrementando sus privilegios. La experiencia reforzó la convicción primera de que el viaje por mar era preferible a los dificultosos caminos de tierra. Se fabricaron barcos cada vez más grandes, más sólidos y, sobre todo, más seguros; barcos que en menos de medio siglo, pasarían de la capacidad de 100 toneles a la de 1.000. Ya aludimos antes al esfuerzo genovés que consigue crear la caraca. En lenguaje colonial de nuestros días este nombre evoca algo lento, torpe y dificultoso. Pero fueron los primeros «transatlánticos», para decirlo de algún modo: con cámaras e incluso comida caliente en cocinas al efecto. De ahí que en el siglo XV su uso se haga cada vez más frecuente.

Francia era la principal perjudicada en aquel cambio de alianzas, pues ninguna fuerza naval podía oponer a los ingleses si se le cerraba el mercado español. Por eso colaboró con el Rey de Aragón y con el Papa, los otros dos grandes amenazados por los excesos de Pedro I, en la operación militar, guerra civil, que le derribó como incurso en tiranía y le sustituyó por su hermano bastardo Enrique II. En el último instante los ingleses hicieron un esfuerzo para restaurar a Pedro, enviando un ejército a las órdenes del heredero, Príncipe de Gales, pero acabaron abandonando la empresa, ante las condiciones que demostraba el Rey. Enrique II, estrechamente aliado a Francia, no podía confiar en que se mantuviesen las condiciones.

Por eso decidió afrontar la guerra. Portugal la inició contando con la amistad inglesa e intentó dos operaciones, una sobre Galicia apoderándose de La Coruña, y otra bloqueando las salidas de Sanlúcar de Barrameda y

las vías del Guadalquivir. Pero en este momento, 1370, Castilla disponía ya de una verdadera marina de guerra, con marinos muy avezados, entre los que destaca el almirante Fernán Sánchez de Tovar. Comenzó forzando el bloqueo, rescatando las costas de Galicia y amenazando las de Lisboa de modo que los portugueses tuvieran que firmar una paz. Más tarde, el 23 de julio de 1372, en la batalla de La Rochela, donde 23 barcos ingleses fueron hundidos, arrebató a Inglaterra el dominio del Golfo de Vizcaya. Pese a los azares de una política cambiante, Castilla lograría retener este dominio. En la batalla se emplearon por primera vez brulotes.

En adelante los castellanos dejaron de requerir permiso británico para navegar hacia el Canal. Las flotas mercantiles fueron reorganizadas y provistas de escolta adecuada. Puede decirse que, entre 1370 y 1389 Castilla libra la primera guerra naval de su Historia, dividida al menos en tres fases y que, en cierto modo, es una parte de ese gran conflicto occidental europeo que llamamos de los Cien Años. Desde 1373 los británicos comprendieron que no les era posible lograr una confrontación eficaz entre sus flotas y las castellanas; por eso recurrieron a medios políticos para, aprovechando lo que aún quedaba del bando favorable a Pedro I, tratar de penetrar en sus bases invirtiendo otra vez la situación. Para ello el segundo hijo de Eduardo, Juan, duque de Lancaster, se casó con Constanza, la promogénita del difunto rey y se tituló a su vez soberano de Castilla; su hermano el conde de Cambridge casaba con la otra hija, Catalina.

Vamos a recordar algunos de los acontecimientos más salientes, en especial aquellos que afectan a la vida en el mar. El duque de Lancaster pensaba en llevar un ejército a España penetrando desde Aquitania, inglesa a la sazón, y esperando que Navarra y Portugal le ayudasen. Comenzó repitiendo el golpe de Winchelsea en 1375, ahuyentando a las tres galeras que hacían de escolta de los catorce barcos que venían de Brujas, y los robó. Pero ocho días más tarde los castellanos interceptaron a la flota británica y la enviaron al fondo del mar. En 1377 –y los años siguientes– barcos salidos de los puertos del Cantábrico asolaron los puertos meridionales y, remontando el Támesis, llegaron a incendiar el barrio de Gravesend, en las afueras de Londres.

El cronista Pedro López de Ayala no pudo contener la emoción, al relatar esta hazaña en que barcos españoles penetraron hasta «donde gale-

ras de enemigos nunca entraron». Manifestación objetiva de una superioridad técnica y de maniobra que iba a mantenerse otros dos siglos. El duque de Lancaster, vencido en sus proyectos —nunca pudo introducir un ejército en España y el rey de Navarra, que lo intentó, fue fácilmente vencido—, comprendió que no quedaba otro remedio que recurrir a maniobras políticas para desmontar lo que era una seria amenaza, pues sin el dominio del mar, los ingleses estaban condenados a un repliegue en Francia.

Fue entonces cuando Juan I de Castilla cometió un error que habría de costarle muy caro. Aceptó unas negociaciones para su propio matrimonio con la heredera de Portugal, una niña llamada Beatriz —cuando él ya contaba con hijos en condición de heredarle— y de este modo se prestó a las turbias maniobras de la madre de la niña, Leonor Téllez, que sólo quería asegurarse la regencia durante su minoría de edad. Esperaba de este modo abrir Portugal a una influencia castellana alejándolo de la inglesa. El resultado fue la gran reacción nacional que culminó en el desastre de Aljubarrota (1385). El duque de Lancaster, creyendo que esta derrota exterior significaba el hundimiento de la nueva dinastía, desembarcó en La Coruña, con un ejército transportado en 90 embarcaciones de muy diverso tipo, y se proclamó Rey en Compostela junto a la tumba del Apóstol (25 de julio de 1386). También era un error. Los castellanos no estaban dispuestos a aceptar a un británico que venía acompañado de mercenarios que causaban daño. Cuando intentó penetrar en tierras leonesas, el duque halló una resistencia como la de Valderas que prefirió incendiar sus graneros antes de que pudieran caer en manos enemigas. Consecuencia de todo esto fue una negociación de paz que culminó con el matrimonio del heredero de Castilla, Enrique, con Catalina de Lancaster, nieta de Pedro I, y con los acuerdos en que entraron Portugal, Flandes e Inglaterra asegurándose recíprocamente unas condiciones de comercio libre que todos consideraban ventajosas.

Veamos ahora cuáles fueron los resultados de esta primera guerra naval que libraron los castellanos, con ventaja para ellos.

Primero de todos el que ya indicamos: durante dos siglos, entre La Rochelle y la Invencible, es incontrovertible el dominio marítimo de la Corona de Castilla. Esta superioridad no se debe tan sólo a aspectos políticos sino a una superioridad técnica que se invertiría a mediados del siglo XVI. Ella permitió un desarrollo del comercio y un acercamiento paulatino

entre Castilla e Inglaterra pues esta última también salía beneficiada en su comercio. Llega 1492 y es preciso decir que no se trata de ninguna clase de azar el que determina los descubrimientos oceánicos: sólo Castilla y Portugal estaban en aquel momento en condiciones de llevar a cabo la empresa. Europa Occidental consiguió superar, gracias al comercio marítimo, las dificultades de la gran depresión. Y este es sin duda el resultado positivo de una guerra que fue larga, dura y muy sangrienta. En el mar no se hacían prisioneros porque no funcionaba el humanitario sistema de los rescates.

Segundo aspecto. Ya en dos ocasiones, la de 1375 y la de 1389 se vio con claridad que, para acabar la guerra era imprescindible no conformarse con una simple suspensión de hostilidades. Era imprescindible reunir a todas las partes interesadas en el desarrollo económico de la zona en torno a una mesa redonda, en Brujas, primer caso, en Leulingham, cerca de Calais, el segundo, fijando en ella las condiciones a que debía sujetarse el comercio. Hay un gran avance hacia la fijación de un derecho mercantil marítimo de carácter internacional. Aparecen ciertas condiciones que marcan el progreso hacia el establecimiento de un área de comercio abierto.

Se establece como justo que el extranjero que visita un país para comerciar, quede amparado por las leyes que rigen en ese país siendo sus condiciones iguales, no mejores ni peores, que las de los naturales del mismo. Para evitar los efectos secundarios de la piratería se estableció entonces que cada año una comisión mixta se reuniese a evaluar los daños recíprocos haciéndose las compensaciones a los damnificados. De este modo se evitaban las cartas de marca represalia y se obligaba a las organizaciones de mercaderes a prevenir fondos con que atender tales consecuencias. Además, suprimiendo el criminal derecho de naufragio –recuerden los raqueros de la Posada de Jamaica– se reconocía al dueño de la mercancía la propiedad de ésta, incluso en caso de desgracia: los rescatadores de naufragios tendrían derecho a cobrar sus servicios y no otra cosa.

Con estos acuerdos que se desarrollan en los siglos siguientes, se establece por vez primera un ámbito mercantil. Castilla y Portugal llegaron todavía más lejos: garantía de paz en sus fronteras desde 1422, y reparto de las misiones en el Atlántico. Los castellanos que, desde Canarias, alcanzaban el litoral sahariano entre los cabos Nun y Bojador, reconocieron que más allá de este segundo cabo, contra las costas de África, comenzaba el

monopolio lusitano, aquél que les permitiría llegar hasta la India. Cuando Colón contacta con los Reyes Católicos hace valer precisamente esa condición: en su viaje a China y el Japón –no sabía que le aguardaba América– obedecería fielmente estas condiciones navegando siempre al norte del cabo Bojador. Sin Canarias, sin Azores no hubiera sido posible, todavía, cumplir el camino de América.